

<b>Zeitschrift:</b>	Gazette / Oldtimer Club Saurer
<b>Herausgeber:</b>	Oldtimer Club Saurer
<b>Band:</b>	- (2003)
<b>Heft:</b>	48
<b>Artikel:</b>	Die Restaurierung und Rekonstruktion eines historischen Kraftfahrzeuges : Spezialisten sind gefragt
<b>Autor:</b>	Dingfelder, Matthias
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1037452">https://doi.org/10.5169/seals-1037452</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Restaurierung und Rekonstruktion eines historischen Kraftfahrzeuges – Spezialisten sind gefragt

Unter Restaurierung versteht man „Wiederherstellungsmaßnahmen an beschädigtem oder verfallenem Kunst- und Kulturgut mit dem Ziel die ästhetischen, künstlerischen und historischen Werte zu bewahren und lesbar zu machen“ (Brockhaus, 1998, Band 18, RAH – SAF, S. 298). Diese Definition bezieht sich zunächst auf Kulturgüter wie Gemälde, mittelalterliche Bauwerke und historische Bücher gilt aber grundsätzlich auch für historische Kraftfahrzeuge z.B. Automobile, Lastkraftwagen und Omnibusse, da es sich hierbei um technische Kulturgüter handelt. Historische Kraftfahrzeuge befinden sich aber meist in einem Zustand, der auch Rekonstruktionen erfordert, d.h. die originalgetreue Neuanfertigung nicht mehr vorhandener oder zerstörter Substanz anhand von historischen Dokumenten oder erhaltenen Originale. Bei der Restaurierung und der Rekonstruktion dürfen nur Techniken und Materialien verwendet werden, die die materielle Authentizität bewahren. Zusammen-fassend: Die Restaurierung und Rekonstruktion eines historischen Kraftfahrzeugs beinhaltet alle Maßnahmen, die dazu dienen, das Fahrzeug, bei maximaler Substanzerhaltung, in seinen authentischen Zustand unmittelbar nach seiner Herstellung zurückzuversetzen. Darunter fällt die Beseitigung von Unfallschäden, von durch Menschenhand vorgenommenen Veränderungen und der auf natürliche Einflüsse zurückzuführenden Materialschäden. Ebenso schwierig erweist sich das, was unter einem historischen Kraftfahrzeug (synonym wird im deutschsprachigen Raum das Wort „Oldtimer“ verwendet) zu verstehen ist, hierfür existiert keine einheitliche oder genormte Definition. Die Kriterien, die für die Einstufung zum historischen Kraftfahrzeug (Oldtimer) herangezogen werden, beziehen sich aber immer auf das Alter, die Authentizität und den Zustand des Fahrzeugs, wobei sich die Beurteilung dieser drei Faktoren als sehr schwierig erweisen kann, wenn z.B.:

- kein Fahrzeugbrief existiert
- die Historie des Fahrzeugs nicht belegbar ist
- keine oder nur wenig Literatur zu dem Fahrzeug existiert
- im Laufe der Zeit Veränderungen an dem Fahrzeug vorgenommen wurden
- sich das Fahrzeug in einem schlechten Zustand befindet und viele Teile fehlen.

Die nachfolgende Definition ist an den „Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern“ (vgl. TÜV Süddeutschland, Hrsg., 2002), der die Problematik einer Klassifizierung am anschaulichsten beschreibt, angelehnt und lautet wie folgt:

Ein historisches Kraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug das vor mindestens 30 Jahren hergestellt wurde, sich nicht im Alltagsgebrauch befindet und sich weitestgehend, ob original oder restauriert, in dem authentischen Zustand unmittelbar nach seiner Herstellung<sup>1</sup> befindet. Die Hauptbaugruppen wie Karosserie, Motor, Fahrwerk, Getriebe müssen authentisch sein. Eventuell vorhandenes Zubehör, Umbauten und sonstige Veränderungen müssen ebenfalls authentisch sein.

Um alle oben genannte Kriterien bei einer Restaurierung und Rekonstruktion einhalten zu können, ist eine sehr umfangreiche Vorbereitung und sorgfältige Durchführung notwendig, die folgende Abläufe beinhaltet:

1. Fahrzeugidentifikation – Ermittlung der Fahrzeugdaten und –historie
2. Information – Beschaffung von Unterlagen und Adressen wie:
  - Betriebsanleitung
  - Ersatzteillisten
  - Reparaturhandbücher
  - Veröffentlichungen (Zeitschriften, Bücher etc.)
  - Ausstattungsvarianten
  - Farbvarianten
  - Ersatzteillieferanten
  - Spezialisten für Unteraufträge
  - Markt- und Preisinformationen

Bei den Preisinformationen ist zu beachten, daß sich der Preis letztlich danach bemäßt, wieviel ein Liebhaber im Einzelfall dafür bereit ist zu bezahlen. Preisspiegel haben dadurch nur eine bedingte Aussagekraft. Nehmen Sie Kontakt zu namhaften Oldtimer-Clubs auf und sprechen Sie mit den Experten für das zu restaurierende Modell. Holen Sie, wenn notwendig, den Rat eines anerkannten Gutachters ein, der Erfahrungen mit dem Fahrzeugtyp hat.

3. Fahrzeug-Zustandsbeschreibung - Eine gründliche Überprüfung des zusammengebauten Fahrzeugs zur Dokumentation von:

<sup>1</sup> Heute eher „im letzten Betriebszustand“. Andere Restauratoren, so z.B. der VHS Luzern (Dr. Oberhänsli) vertreten heute die Auffassung, es sollte unbedingt der „letzte gebrauchsfähige Zustand“ erhalten bleiben. Also „reparieren statt restaurieren“.

- Funktionsfähigkeit
  - Vollständigkeit
  - Originalität/Authentizität
  - Typenzugehörigkeit
  - Beschädigungen
  - Ersatz und Teilersatz
4. Zerlegung des Fahrzeuges und Entlackung der Karosserie – erst danach läßt sich anhand einer Teileliste eine detaillierte Aussage treffen bezüglich:
- Teile, die direkt wieder verwendet werden können
  - Fehlende Teile
  - Art und Umfang von Beschädigungen
  - Unsachgemäß instandgesetzte oder ersetzte Bauteile bzw. Baugruppen (z.B. dicker Polyesterlack und versteckter Rost)
  - Notwendige Arbeiten
- Dabei ist zu bedenken, daß ein mittelgroßes Fahrzeug leicht aus mehr als 5000 Teilen bestehen kann. Aus diesem Grund sind die Bauenteile sorgfältig sowie systematisch zu erfassen und in Behältnissen und Regalen zu ordnen. Dabei sind auch die Schritte, deren Reihenfolge beim späteren Zusammenbau und der Montage unbedingt eingehalten werden müssen, zu dokumentieren.
5. Arbeitsvorbereitung – Eine gründliche Vorbereitung garantiert die Einhaltung von Termin sowie Preisaussagen und beinhaltet folgende Schritte:
- Erstellung des Restaurierungskonzeptes
  - Ermitteln der Preisen und Liefertermine von Zukaufteilen
  - Einholen von Angeboten und Terminen für die Fremdvergabe
  - Erstellen von Zeichnungen
  - Ermitteln der Kosten und Termine bzw. einholen von Angeboten und Terminen für das Anfertigen von Hilfswerkzeugen und Hilfsvorrichtungen
  - Erstellen der Arbeitspläne
  - Ermitteln der Zeiten
  - Ermitteln des Fertigstellungstermins
  - Ermitteln der Kosten
  - Erstellen des Angebots
  - Erstellen der Vorkalkulation

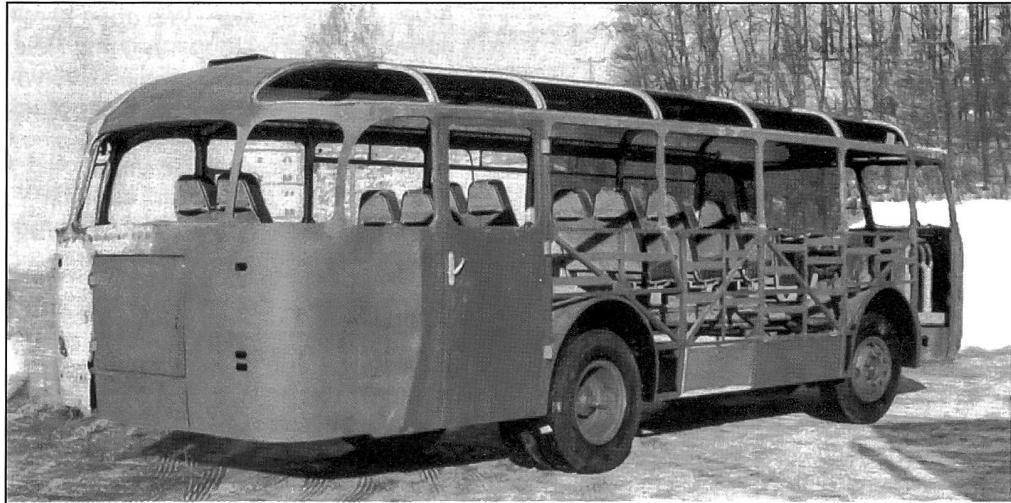
Dabei ist zu beachten, daß die Restaurierungskosten, zumindest wenn es sich um eine Vollrestaurierung handelt, den späteren Marktwert meist erheblich übersteigen.

6. Arbeitsdurchführung – Wie oben bereits erwähnt, dürfen bei der Restaurierung und Rekonstruktion nur Techniken und Materialien verwendet werden, die die materielle Authentizität bewahren. Leider zeigt die Praxis, daß sehr viele der historischen Kraftfahrzeuge, die angeboten werden, unsachgemäß restauriert und dadurch in ihrem Wert gemindert wurden, ja – Kulturgut unwiederbringlich zerstört worden ist.

Aufgabengebiet	Qualifikation
Projektoberleitung Beratung Konzepterstellung Arbeitsplanung Kalkulation Angebotserstellung Dokumentation	Restaurator (spezialisiert)
Instandsetzung Karosserie	Karosserie- und Fahrzeugbauer (spezialisiert)
Restaurierung Mechanik Elektrik	Kfz-Mechatroniker (spezialisiert)
Restaurierung Verdeck Interieur	Sattler Raumausstatter (spezialisiert)
Restaurierung Lack	Fahrzeuglackierer (spezialisiert)
Restaurierung Holz	Wagner Schreiner (spezialisiert)

Die Restaurierung und Rekonstruktion eines historischen Fahrzeuges ist als Projekt zu betrachten. Das Projekt besteht aus den nachfolgend aufgeführten Aufgabengebieten und erfordert ein Zusammenwirken von Spezialisten mit unterschiedlichen Qualifikationen und jeweils umfangreichem Fachwissen und -können auf dem Gebiet der Fahrzeugrestaurierung.

Die obigen Ausführungen sollen veranschaulichen, wie umfangreich, komplex und schwierig die Restaurierung und Rekonstruktion eines Kraftfahrzeuges ist. Das setzt in sehr hohem Maße Fach- und Hintergrundwissen, Geduld sowie handwerkliches und organisatorisches Können voraus. Aus diesen Gründen ist eine fachgerechte Restaurierung und Rekonstruktion nur dann gewährleistet, wenn Sie von erfahrenen, qualifizierten Spezialisten durchgeführt wird, die fachübergreifend zusammenwirken. Es gibt ihn nicht, den einen Fachmann, der alle Bereiche abdecken kann. Es wird ihn vermutlich auch nie geben.



Da es in Deutschland und Europa einerseits immer weniger dieser Spezialisten gibt, diese aber anderseits dringend gesucht werden, hat die Fahrzeugakademie Schweinfurt in den letzten Jahren ein bedarfsorientiertes Weiterbildungsangebot erarbeitet, das den Erwerb der notwendigen Qualifikationen ermöglicht. Informationen darüber erhalten Sie bei der

Fahrzeugakademie Schweinfurt  
Herrn Matthias Dingfelder  
Georg-Schäfer-Str. 71  
97421 Schweinfurt  
Telefon: 09721/7858-140  
e-mail: [m.dingfelder@hwk-ufr.de](mailto:m.dingfelder@hwk-ufr.de)

---

*Publizierter Text: Matthias Dingfelder,  
Fahzeugakademie Schweinfurt*

## Die frühen Aktivitäten von Saurer in Nord- und Südamerika

**Über die frühen Aktivitäten in Amerika sagen die noch vorhandenen Saurer Unterlagen sowie die Familiengeschichte wenig konkretes aus. Dagegen findet man in den Büchern der Firma Mack recht interessante Details.**

Im Buch von John Montville ist z.B. zu lesen:

„Bei der Morgendämmerung des Benzinmotor-Zeitalters in den Staaten um 1890 genoss die Schweiz schon ein sehr hohes Ansehen für die sprichwörtliche Qualität ihrer Uhren, Stickereien und anderer Produkte. So war es nicht überraschend, dass ein schweizerischer Stickmaschinen-Hersteller 1894 mit dem Bau von Motoren und Fahrzeugen begann und diese bereits wenige Jahre nach deren Lancierung Goldmedaillen einbrachten.“

1904 veranlasste ein amerikanischer Pionier und Präsident der Quincy Manchester Sargent Company, dass erstmals Saurer Lastwagen in New York

ausgestellt wurden. Im Gegensatz zu den leichten Typen machten die schweren Typen das Rennen. Der Import aus Europa konnte jedoch nur auf wirtschaftliche Art getätigert werden, wenn die Fahrzeuge zerlegt in ihre Komponenten in Lattenkisten verpackt und speditiert wurden. Die QMS war zu diesem Zeitpunkt bereits eine „Spezialfabrik“ zur Herstellung von Trittbrettstützen und Schraubenschlüsseln für die damals im Entstehen begriffene amerikanische Fahrzeug-industrie. Deren Präsident, Albert T. Otto, bei dem alle Fäden zusammenliefen, sorgte dafür, dass die 1908 gegründete Saurer Motor Company mit Sitz in der Churchstreet Manhattan mit der Montage von Saurer-Fahrzeugen beginnen konnte.